

現行「社会資本整備重点計画」のフォローアップについて

○評価について・・・資料 3 - 2 参照

平成 19 年度の目標値に対して、重点計画策定後の 4 年間（平成 15～18 年度）の進捗状況について、A～C で評価するとともに、1～3 で施策の改善等の方向性を提示等に分類したものである。

| | |
|--|--------------|
| <u>A : 指標の実績値が目標達成に向けた成果を示しているもの</u> | <u>85%</u> |
| A-1 : 施策の改善等の方向性を提示 | |
| A-2 : 現在の施策を維持 | |
| A-3 : 施策の中止（指標のみ廃止する場合を含む。） | |
| <u>B : 指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していないもの</u> | <u>12.5%</u> |
| B-1 : 施策の改善等の方向性を提示 | |
| B-2 : 現在の施策を維持 | |
| B-3 : 施策の中止（指標のみ廃止する場合を含む。） | |
| <u>C : 公共事業以外の自然条件等の変化によりその達成が事実上影響されるため 指標の実績値が目標達成に向けた成果を示しているか、判断できないもの</u> | <u>2.5%</u> |
| C-1 : 施策の改善等の方向性を提示 | |
| C-2 : 現在の施策を維持 | |
| C-3 : 施策の中止（指標のみ廃止する場合を含む。） | |

○分析事例について・・・資料3-3参照

1. 本年度の分析事例については、重点計画策定後の4年間において、PDCAサイクルによるマネジメントの観点から、政策評価の結果を踏まえて、施策の改善等が行われた指標や施策の改善等を検討している指標を取り上げて、分析した。

指標 旅客施設、道路、建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

旅客施設

段差解消: C-2(平成16年度) → C-1(平成17年度) → A-1(平成18年度)

誘導ブロック: C-2(平成16年度) → A-1(平成17年度) → A-1(平成18年度)

道路: A-2(平成16年度) → A-1(平成17年度) → A-1(平成18年度)

建築物: C-2(平成16年度) → A-1(平成17年度) → A-1(平成18年度)

住宅: B-1(平成16年度) → B-1(平成17年度) → B-1(平成18年度)

指標の実績値は概ね着実に進捗又は集計中であったが、政策評価の結果において、個々の施設等を対象とするだけでなく、施設等を含んだ一定の地域内の一体的・連続的なバリアフリー化が必要であると指摘されたことを踏まえて、平成18年度に、法律の統合による新法の制定や支援措置の拡充等の施策の改善を行った。

指標 汚水処理人口普及率

A-2(平成16年度) → A-1(平成17年度) → A-1(平成18年度)

指標の実績値は着実に進捗していたが、政策評価の結果において、特に人口5万人未満の市町村が遅れている状態であり、未普及地域の解消を図る必要があると指摘されたことを踏まえて、平成18年度に、下水道の過疎代行制度の拡充等の施策の改善を行った。

指標 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化の割合

建築物: B-1(平成16年度) → A-1(平成17年度) → A-1(平成18年度)

住宅: A-1(平成16年度) → A-1(平成17年度) → A-1(平成18年度)

特に建築物に関しては指標の実績値は進捗が十分でなかったが、政策評価の結果において、耐震化の目標を定め、支援を強力に推進すべきと指摘されたことを踏まえて、平成17年度に法律改正を行うとともに、平成18年度には支援措置の拡充等の施策の改善を行った。

指標 道路交通における死傷事故率

B-1(平成16年度) → B-2(平成17年度) → A-2(平成18年度)

指標の実績値は進捗が十分でなかったが、政策評価の結果において、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施することが有効と指摘されたこと等から、平成17年度から本格的に取り組むとともに、平成18年度にも引き続き取り組みを進めた結果、指標が大きく改善し、評価が

上がった。

指標 環境基準達成のための高度処理人口普及率

A-2(平成16年度) → A-1(平成17年度) → A-1(平成18年度)

指標の実績値は着実に進捗していたが、政策評価の結果において、下水道の高度処理は、市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理施設導入コストが割高であること等と指摘されたことを踏まえて、平成17年度に法律改正を行うとともに、平成18年度には支援措置の拡充等の施策の改善を行った。

指標 国際航空サービスの提供レベル

旅客 : A-1(平成16年度) → B-1(平成17年度) → B-1(平成18年)

貨物 : A-1(平成16年度) → B-1(平成17年度) → B-1(平成18年)

指標の実績値は進捗が十分でないが、政策評価の結果において、今後の貨物需要の増加への対応などが求められていることを踏まえて、平成19年8月に予定されている第2滑走路の限定供用により我が国初の本格的な24時間空港となる関西国際空港についてフル活用を推進するなど、国際空港の機能強化等を推進していくこととしている。

指標 国内航空サービスの提供レベル

C-2(平成16年度) → B-1(平成17年度) → B-1(平成18年)

指標の実績値は進捗が十分でないが、政策評価の結果において、国内航空ネットワークの拠点となる羽田空港の処理容量が路線開設等のボトルネックとされていることを踏まえて、平成18年度に羽田空港再拡張事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直しを公表し工事に着工するなど、国内航空ネットワーク充実のための施策を着実に推進することとしている。

指標 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮

A-2(平成16年度) → B-2(平成17年度) → B-2(平成18年)

指標の実績値は進捗が十分ではないが、政策評価の結果において、現在まで実施してきた施策に一定の効果があると指摘されていることを踏まえて、引き続き、的確な航行管制・情報提供等の施策を継続していくこととしている。

2. 複数の事業や施設間での連携による横断的指標の充実や身近な変化・改善を実感し得る指標の導入、ハード対策と一体となったソフト対策の指標の導入により、国民の視点に立った分かり易い指標に改善することが必要であると指摘されている指標について、関連する現行指標を取り上げて、分析を行った。(計画部会とりまとめ案 P. 15～参照)

1) 公共事業以外の自然条件等の変化によりその達成が事実上影響されるものや前提条件が変化しているもの等で見直すべきと指摘されている指標
【関連する現行指標】

指標 湾内青潮等発生期間の短縮

指標 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

2) 複数の事業や施設間での連携による横断的な指標を充実させることが必要と指摘されている指標として、

- ・ 鉄道駅とその周辺道路等地域におけるバリアフリー化の割合
- ・ 河川事業と下水道事業の連携による床上浸水を緊急的に解消すべき戸数

が例示されている。

【関連する現行指標】

指標 旅客施設、道路、建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（再掲）

床上浸水を緊急に解消すべき戸数（再掲）

3) 指標を適切に設定し、地域が自主性を発揮してその特色に応じた事業や施策の選択を可能とする必要があると指摘されている指標として、

- ・ 地域ごとに整備水準が異なる汚水処理に関する指標

が例示されている。

【関連する現行指標】

指標 汚水処理人口普及率（再掲）

4) ハード対策と一体となったソフト対策の具体的な指標の設定について検討することが必要と指摘されている指標として、

- ・ 治水関連施設の整備を踏まえたハザードマップを作成・活用することに関する指標

が例示されている。

【関連する現行指標】

指標 洪水による氾濫から守られる区域の割合

指標 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

